Tylko do użytku służbowego.

DODATEK
do Dziennika Taryf i Zarządzeń Kolejowych.

WYDAWNICTWO MINISTERSTWA KOMUNIKACJI.

Rok I.	Warszawa, dnia 30 października 1928 r.	Nr. 5.

TREŚĆ:

Komunikacja wewnętrzna osobowa i towarowa.

Poz. 21. Okólnik Ministerstwa Komunikacji Nr. III/13935/28 z dnia 29 października 1928 r. w sprawie wprowadzenia Regulaminów przewozu przesyłek towarowych oraz przewozu osób, bagażu i przesyłek ekspresowych, jak również w sprawie Taryf, część I.

Dnia 1 listopada 1928 r. wchodzą w życie Regulamin przewozu przesyłek towarowych tudzież Regulamin przewozu osób, bagażu i przesyłek ekspresowych na polskich kolejach żelaznych w miejsce dotychczasowych Przepisów Przewozowych z dnia 1 marca 1928 r., które jednocześnie tracą moc obowiązującą:

Ponieważ Regulaminy powyższe zawierają znaczniejsze zmiany dotychczasowych przepisów, normujących stosunki prywatno-prawne między kolejami żelaznemi a osobami, korzystającemi z usług kolei, przeto zaznajomienie się z przepisami Regulaminu wymaga gruntownego studjum.

Dla łatwiejszej orjentacji podaje się następujące uwagi:

Nazwa „Przepisy Przewozowe" została zastąpiona nazwą „Regulamin przewozu", zgodnie z p. 8 art. 4 ustawy z dnia 12 czerwca 1924 r. (Dz. U. R. P. Nr. 57).

Powołując się na przepisy regulaminów, należy zawsze używać oficjalnej nazwy podanej na tytułowej kartce tych Regulaminów względnie skróceń „R. P. T." dla Regulaminu towarowego, zaś „R. P. O." dla Regulaminu osobowego.

Pod względem układu Regulaminy dostosowane są do Konwencyj Międzynarodowych, które również osobno normują przepisy, dotyczące przewozu towarów, a osobno przepisy, dotyczące przewozu osób i bagażu.

Forma o ile możności odpowiada formie Konwencyj, tak, iż paragrafy Regulaminów traktują ten sam przedmiot co odpowiednie artykuły Konwencji.

Regulamin przewozu przesyłek towarowych dzieli się na 3 Tytuły:

Tytuł I. Zakres Regulaminu przewozu. Przewozy bezpośrednie.
„ II. Umowa o przewóz.
„ III. Odpowiedzialność kolei żel. Powództwo sądowe.

Tytuły dzielą się na rozdziały, rozdziały na paragrafy a paragrafy na punkty. Paragrafy 14 i 16 zawierają przeważnie przepisy wewnętrznej manipulacji kolejowej na stacji nadawczej i odbiorczej, są znacznie obszer-

niejsze, niż odpowiednie artykuły konwencji, która uregulowanie manipulacji tej zostawia przepisom regulaminów wewnętrznych. Te dwa zbyt obszerne paragrafy dla przejrzystości rozdzielono stosownie do materji na 5, względnie 6 ustępów.

Przechodząc do szczegółowego omówienia regulaminu towarowego, zauważa się:

Do § 1.

W p. 1 tego paragrafu przyjęto podobnie jak w obecnych Przepisach Przewozowych zasadę terytorjalną. Regulamin przewozu ma moc obowiązującą na wszystkich bez wyjątku kolejach użyteczności publicznej w Polsce, a więc na kolejach państwowych, lokalnych, komunalnych, powiatowych, prywatnych i t. p., bez względu na ich rodzaj i wygląd techniczny, o ile służą do użytku publicznego, a więc do celów ogólno-gospodarczych państwa. Moc obowiązująca regulaminu nie rozciąga się więc na tory przemysłowe, kolejki górnicze, leśne, bocznice, przeznaczone wyłącznie tylko do celów prywatno-gospodarczych.

P. 2 nie wprowadza rzeczowych zmian; wyrazy „w komunikacji międzynarodowej" zastąpiono jaśniejszem wyjaśnieniem „w komunikacji z kolejami zagranicznemi".

W punktach 3 i 4 użyto zamiast słów „na obszarze Rzeczypospolitej Polskiej" słów „na obszarze ważności Regulaminu niniejszego", a to z tego powodu, że Regulamin ten, jak i taryfa polska, będą obowiązywać także na kolejach, położonych na obszarze W. M. Gdańska.

P. 6 powstał z analogji do art. 2 nowej Konwencji Międzynarodowej i wprowadza nieznaną dotychczasowym Przepisom przewozowym inowację, umożliwiając rozciągnięcie przepisów regulaminu na kombinowane przewozy, dokonywane częścią koleją żelazną, częścią regularnemi linjami automobilowemi, okrętowemi i lotniczemi, co w uwzględnieniu tego rodzaju przedsiębiorstw może okazać się pożytecznem w szczególności tam, gdzie jest brak dostatecznie rozwiniętej sieci kolejowej. Możliwość wprowadzenia podobnej komunikacji kombinowanej ograniczono jednak tylko do takich przedsiębiorstw, które podobnie jak kolej żelazna, utrzymują stałą obsługę czyli regularne linje.

Do § 2.

Paragraf ten upoważnia Zarządy kolejowe do wydawania postanowień wykonawczych do Regulaminu, tudzież do wprowadzania odchyleń dla drugorzędnych kolei żelaznych miejscowego znaczenia lub dla pewnych linij i sposobów odprawy. Postanowienia wykonawcze mogą zawierać tylko przepisy podlegające z natury rzeczy częstym zmianom, wyjaśnienia i wkazówki informacyjne, stosownie do upoważnień wypływających z postanowień regulaminu przewozu. Oczywiście, iż postanowienia wykonawcze już ze względu na swój charakter nie mogą zmieniać przepisów regulaminu na niekorzyść osób korzystających z usług kolei żel.

Zwraca się uwagę, że znaczna część postanowień wykonawczych, zamieszczonych w dotychczasowej taryfie, część I, została włączona do tekstu regulaminu z powodu ich zasadniczego znaczenia.

Do § 3.

W analogji do nowej towarowej Konwencji Międzynarodowej zebrano w tym paragrafie wszystkie przepisy, tyczące się przedmiotów, wyłączonych od przewozu.

Ustęp 2 tego paragrafu daje kolejom żelaznym możność niektóre przedmioty z kategorji wyłączonych od przewozu dopuszczać do przewozu; odnosi się to naturalnie do przedmiotów, których przewóz ze względów wyłącznie tylko technicznych byłby niemożliwy, jak np. przedmiotów wymienionych pod (2) lub też do przedmiotów, których przewóz ze względu na niebezpieczeństwo dla przesyłek wraz z niemi przewożonych jest wyłączony, a które przy zachowaniu pewnych ostrożności i specjalnych urządzeń mogłyby być z dobrym skutkiem przewożone.

Nie odnosi się to natomiast do przedmiotów, których przewóz kolejami żelaznemi jest ustawowo wzbroniony, jak np. przedmiotów, których przewóz należy wyłącznie do poczty.

Punkty 2, 3 i 4 tego paragrafu rozwiązują, nie uregulowaną dotychczas żadnemi przepisami, kwestję, jak kolej żelazna ma postąpić z przedmiotami, wyłączonemi od przewozu, a które bądź to z winy nadawcy (np. przez fałszywą deklarację zawartości) bądź też z winy przyjmującego organu kolejowego zostały przyjęte do przewozu.

Do § 4.

Paragraf ten wprowadza zmianę postanowień art. 54 dotychczasowych przepisów przewozowych o tyle, że nie zalicza przedmiotów wartościowych, jak np. srebra, kosztowności i t. p. do przedmiotów warunkowo dopuszczonych do przewozu, a to ze względu na wprowadzenie ograniczonej wysokości odszkodowania (§ 29), które kolej żelazna powinna płacić za całkowite lub częściowe zaginięcie przesyłki.

Natomiast zalicza do przedmiotów warunkowo dopuszczonych do przewozu zwierzęta żywe. Warunki przewozu żywych zwierząt zebrane są w załączniku C do Regulaminu przewozu.

Do § 5.

Przepis tego paragrafu wprowadza obowiązkowo bezpośredni list przewozowy między wszystkiemi stacjami kolejowemi, urządzonemi do przewozu przesyłek. Obowiązkowi temu podlegają ogólnie wszystkie

koleje żelazne w Polsce bez wyjątku; o ileby zatem zaszła potrzeba zwolnienia niektórych kolei znaczenia miejscowego (np. koleje wąskotorowe) od tego obowiązku, to musiałoby to być uczynione według postanowień § 2, t. j. za zgodą władzy zwierzchniej i ogłoszone w trybie przewidzianym dla ogłoszenia taryf tudzież włączone do taryfy.

Do punktu 3 tego paragrafu zauważa się, że kolej żel. obowiązana jest przyjmować przesyłki do przewozu tylko wtedy, kiedy przewóz ich może być uskuteczniony „bez zwłoki". Przez słowa „bez zwłoki" nie należy rozumieć, że przesyłka musi być wysłana natychmiast po jej przyjęciu, lub że przewóz musi nastąpić bezpośrednio po jej przyjęciu, lecz że istnieje możliwość wysłania przyjętej przesyłki jednym z najbliższych pociągów zwyczajnego ruchu towarowego. Kolej żelazna może zatem odmówić przyjęcia przesyłki do przewozu tylko wówczas, gdyby przewóz jej jednym z wyżej wymienionych pociągów okazał się rzeczywiście niemożliwy.

Punkt 4 tego paragrafu wprowadza postanowienie nowe, tyczące się przesyłek wagonowych, których kolej żelazna nie ma możności bez zwłoki wysłać, a które kolej żelazna może zatrzymać na stacji. Kolej żel. ma wówczas prawo umówić się z nadawcą, że termin dostawy liczyć się będzie od dnia, w którym nastąpi wysłanie przesyłki, na co nadawca powinien wyrazić swą zgodę w liście przewozowym i wtórniku.

Punkty 5 i 6 tego paragrafu zawierają przepisy, które dotychczas były zamieszczone w art. 67 i 63 Przepisów Przewozowych o kolejności i o czasowem wstrzymaniu względnie ograniczeniu przewozu. Przepisy te zostały ujęte w jedną całość, ograniczenia zostały taxative wyliczone, a wydanie tych zarządzeń uzależniono od zgody władzy zwierzchniej i od należytego ogłoszenia sposobem przez władzę zwierzchnią przepisanym.

Do § 6.

Wzór listu przewozowego uległ pewnym zmianom, w szczególności miejsce i datę sporządzenia listu przewozowego tudzież podpis nadawcy przeniesiono na drugą stronę po oświadczeniach nadawcy, dotyczących zaliczek i zaliczenia, a to z tego powodu, ponieważ w tem miejscu kończą się wszystkie oświadczenia nadawcy, które tenże powinien podpisać; kolej żel. jako drugi kontrahent wyciska na tej stronie stempel stacji nadawczej, na znak zawarcia umowy o przewóz. Pod rubrykami, do których się wpisuje zawartość przesyłki, umieszczono nową rubrykę „wydano przesyłkę dnia ....", w której organ wydający przesyłkę powinien potwierdzić, iż przesyłkę wymienioną w rubrykach „nazwa towaru" wydał. Nową jest również rubryka na prawej stronie listu u góry, do której organy kolejowe mają wpisywać datę zawiadomienia o przybyciu przesyłki i daty uwidoczniające, za jaki czas liczy się składowe lub postojowe. W rachunku przestawiono rubryki tak, aby podstawy obliczenia przewoźnego odnosiły się tak do frankowanych, jak i przekazanych należności. Ponieważ według p. 2 tego paragrafu formularze listów przewozowych powinny być drukowane na białym i trwałym papierze, należy zwracać specjalną uwagę, aby do listów przewozowych drukowanych przez prywatne osoby lub firmy używano podobnego papieru co do jakości, jakiego używa Zarząd P. K. P.

Co do oświaczeń, które nadawca wpisuje do listu przewozowego, to Regulamin podobnie jak Konwencja Międzynarodowa rozróżnia oświadczenia, które muszą być zawarte w liście przewozowym i w braku których stacja powinna odmówić przyjęcia listu przewozowego aż do odpowiedniego uzupełnienia, tudzież oświadczenia, które nadawca może zamieścić. Do oświadczeń obligatoryjnych należą zamieszczone w p. 9 pod literami a—f, do fakultatywnych pod lit. g—s.

Do poszczególnych oświadczeń zaznacza się co następuje:

lit. b) Nadawca musi stację przeznaczenia oznaczyć dokładnie i wskazać ją według brzmienia w taryfie oznaczonego z wszystkiemi bliższemi określeniami, aby zapobiec skierowaniu przesyłki na inną stację o podobnem brzmieniu.

lit. c) i f). Jako odbiorca i nadawca może być wymieniona jedna tylko osoba fizyczna, prawna (firma) lub urząd publiczny. Przez osobę prawną należy rozumieć spółki, banki i inne przedsiębiorstwa, posiadające osobowość prawną.

lit. d) dokładnie określa, jak należy oznaczać nazwę towaru.

Do § 7.

Odpowiedzialność nadawcy za zgodność z rzeczywistością, za dokładność i dostateczność oświadczeń, unormowana dotychczasowym art. 57 P. P. rozszerzono zgodnie z Konwencją Międzynarodową także na wypadek, gdy oświadczenie wpisano na innem miejscu, nie przeznaczonem dla tego rodzaju oświadczeń.

Postanowienia o ważeniu przesyłek uzupełniono postanowieniem, iż kolei żelaznej służy wybór urządzeń wagonowych, t. j. czy przesyłka ma być ważona na wadze magazynowej, czy na wadze wagonowej, tudzież kiedy kolej żelazna waży pojedyńcze sztuki względnie części przesyłki. Sposób ważenia przesyłek na wadze wagonowej, który według P. P. można było stosować tylko przy przesyłkach wagonowych, rozszerzono w nowym Regulaminie do wszystkich przesyłek, których załadowanie jest obowiązkiem nadawcy.

Punkt 11, zawierający postanowienia co do kosztów sprawdzania wagi własnej wagonu na żądanie nadawcy wzgl. odbiorcy, uzupełniono przepisem, iż w wypadku zgodności sprawdzonej wagi z wagą oznaczoną na wagonie względnie gdy różnica nie jest większa, niż 2%, kolej żel. może także pobrać należność za przewóz wagonu do stacji ważenia.

Przepisy o dopłatach w razie ujawnienia niezgodnego z rzeczywistością oznaczenia zawartości, wagi lub ilości sztuk etc., dostosowano do Konwencji Międzynarodowej, minimum dopłaty przy niezgodnej deklaracji zawartości zmniejszono z 5 zł. na 2 zł.

Obowiązek zapłacenia dopłaty unormowano odmiennie od przepisów dawnych P. P. i nieco odmiennie od Konwencji Międzynarodowej, wychodząc z założenia, że skoro nadawca odpowiada za oświadczenia, zamieszczone w liście przewozowym (§ 7 p. 1), jest on obowiązany zapłacić konwencjonalną karę za niezgodność tych oświadczeń z rzeczywistością. Ponieważ jednak należności wszystkie ciążą na przesyłce, na której kolej żelazna ma prawo zastawu, przeto kolej żelazna ma prawo nie wydać przesyłki, dopóki należności z tytułu dopłaty nie zostaną uregulowane. Po wydaniu przesyłki odbiorca odpowiada tylko za dopłaty, które wynikły z niedopełnienia warunku zawartego w zniżonej taryfie, a który to warunek miał, według zamieszczonego w liście przewozowym oświadczenia, spełnić odbiorca, np. przy stosowaniu taryf z klauzulą o zużyciu w kraju.

Postanowienia o postępowaniu przy przeciążeniu wagonu i odładowaniu nadwyżki, które zawarte były dotychczas w postanowieniach wykonawczych II, IV i V do art. 59 P. P. wcielono do Regulaminu i uzupełniono je postanowieniem, normującem postępowanie na wypadek, gdy nadawca zwleka z rozporządzeniem co do odładowanej nadwyżki, jak również postanowieniem co do odpowiedzialności za szkody i koszty powstałe wskutek przeciążenia wagonu.

W końcu należy zwrócić uwagę na postanowienie p. 15, według którego w razie stwierdzenia wagi wyższej od podanej w liście przewozowym i zarazem przeciążenia, dopłaty pobiera się równorzędnie za oba przekroczenia. Odpowiednie postanowienie Przepisów Przewozowych było ogólniejsze i brzmiało „dopłaty przewidziane pod literą a—d pobierane są niezależnie jedna od drugiej, jeżeli wykroczono równocześnie przeciw kilku powyższym przepisom". Stylizacja odmienna nie zmienia dotychczasowego stanu, gdyż w innych wypadkach nie ulegało żadnej wątpliwości, iż dopłaty pobiera się niezależnie jedna od drugiej, np. dopłata za fałszywą deklarację zawartości nie ma nic wspólnego z podaniem nieprawdziwej wagi i tu niema żadnej wątpliwości, iż dopłaty musi się pobrać osobno za fałszywą deklarację zawartości, a osobno za nieprawdziwą wagę; natomiast mogła być kwestja przy przeciążeniu i dlatego Regulamin ten wypadek specjalnie podnosi i normuje.

Do § 8.

Co do sposobu zawarcia umowy o przewóz i czasu, kiedy umowę o przewóz należy uważać za zawartą, przyjęte zostały dotychczasowe przepisy art. 61 P. P. bez istotnych zmian; również nie uległo zmianie postanowienie art. 61 p. 4 P. P. co do mocy dowodowej listu przewozowego. W Regulaminie uzupełniono jedynie przepisy te nowem postanowieniem, w którem zaznaczono wyraźnie to, co już niejednokrotnie sądy w licznych sporach orzekły, że kolej żelazna za stwierdzenie wagi i ilości sztuk odpowiedzialną jest tylko o tyle, o ile stwierdzenia te mają związek z umową o przewóz; o ile zatem z powodu mylnie stwierdzonej wagi przez kolej żelazną zajdzie spór między nadawcą lub odbiorcą a osobą trzecią, to kolej żelazna z powodu tego nie może być pociąganą do odpowiedzialności, gdyż czynność ważenia nie jest istotną czynnością przedsiębiorstwa przewozowego, lecz służy tylko dla obliczenia przewoźnego etc.

Obowiązek złożenia wtórnika do każdej przesyłki i potwierdzenia na nim przyjęcia przesyłki do przewozu uzupełniono postanowieniami o formularzach wtórnika. Dla formularza tego przewiduje Regulamin celem zaoszczędzenia papieru połowę arkusza, gdyż niema potrzeby użycia całego arkusza, jak przy listach przewozowych, gdzie zachodzą względy na manipulację z dokumentami przewozowemi i często konieczność użycia drugiej strony listu przewozowego.

Do § 9.

Paragraf ten zawiera postanowienia art. 6 i art. 68 a po części i art. 67 dawnych P. P. z następującemi zmianami i uzupełnieniami:

Punkt 2 tego paragrafu stwierdza, iż postanowienia taryfy nie mogą być sprzeczne z postanowieniami Regulaminu, gdyż inaczej są nieważne.

Punkt 5 nakłada na stacje obowiązek udzielania taryf interesantom do przejrzenia celem informacji.

Punkt 6 zawiera ważne postanowienie, którego dotąd brakowało, iż zmiany taryf, wprowadzające podwyżkę cen przewozu lub obostrzenia warunków przewozu, muszą być ogłoszone na 4 tygodnie przed wejściem ich w życie. Ten okres czasu może być skrócony za zgodą władzy zwierzchniej do 2 tygodni.

Taryfy, zaprowadzone tylko na pewien określony czas, tracą moc obowiązującą po upływie tego czasu bez ich odwołania ogłoszeniem.

W punkcie 9 i 10 zebrane są postanowienia, dotyczące sposobu obliczenia przewoźnego i drogi przewozu, które w art. 67 i 68 dawnych P. P. nie dość dokładnie były ujęte. W szczególności unormowano wszystkie możliwe wypadki, podobnie, jak w Konwencji Międzynarodowej, mianowicie, jak się oblicza przewoźne, gdy nadawca wskazał drogę przewozu, gdy wskazał taryfę, a nie podał drogi przewozu, gdy wskazał stację, do której życzy sobie opłacić należności przewozowe, gdy nie wskazał drogi przewozu ani taryfy. Nowy Regulamin normuje postępowanie w przypadku, gdy nadawca nie wskazał ani drogi przewozu ani taryfy odmiennie od Konwencji Międzynarodowej i od P. P. Podczas gdy bowiem Konwencja ogólnie pozostawia kolei żelaznej wybór drogi względnie odprawy przesyłki, którą uważa dla nadawcy za najkorzystniejszą, a dawne P. P. postanawiają, iż kolej żelazna powinna wysłać przesyłkę w sposób zapewniający obliczenie najniższej opłaty przewozowej, to nowy Regulamin odróżnia:

1) przesyłki żywych zwierząt i przesyłki pośpieszne, które należy wysłać drogą, zapewniającą najkrótszy termin dostawy oraz

2) wszystkie inne przesyłki, które należy wysłać drogą tańszą.

Taryfy wyjątkowe, które przewidują przedłużenie terminów dostawy lub ograniczenie odpowiedzialności, kolej żelazna stosuje tylko na wyraźne żądanie nadawcy, zamieszczone w liście przewozowym. Co do kwestji, czy i kiedy kolej żelazna może zmienić drogę przewozu wskazaną przez nadawcę, Regulamin pozostawia dotychczasowy stan niezmieniony. Regulamin jasno rozstrzyga kwestję, która niejednokrotnie była przedmiotem sporów sądowych, jaką taryfę należy stosować przy obliczaniu przewoźnego, mianowicie, czy taryfę obowiązującą w dniu nadania przesyłki, czy w dniu wykupienia listu przewozowego; jako ogólną zasadę przyjęto, iż chwila zawarcia umowy jest miarodajną dla warunków przewozu, że zatem należy stosować taryfę obowiązującą w dniu zawarcia umowy o przewóz; wyjątek stanowi tylko wypadek, gdy nadawca zażądał stosowania taryfy za poszczególne odcinki (taryfa łamana) lub gdy z powodu braku bezpośredniej taryfy między stacją nadawczą, a stacją przeznaczenia, kolej żelazna musi liczyć przewoźne odrębnie za poszczególne odcinki; wówczas stosuje się te taryfy, króre obowiązują w dniu przejścia przesyłki na odnośny odcinek; dzień ten uwidoczniony jest w liście przewozowym stemplem stacji przejścia.

Zwraca się uwagę na nowe postanowienie punktu 11, według którego dowody na wydatki poczynione w gotowiźnie tylko wtedy wydaje się wraz z listem przewozowym odbiorcy, gdy odbiorca opłaca te wydatki, natomiast gdy nadawca wziął je na swój rachunek, dowody te wydaje się nadawcy wraz z rachunkiem frankaturowym.

Do § 11.

Paragraf ten zawiera przepisy o terminach dostawy, różniące się od dotychczasowych przepisów w następujących punktach:

W p. 1 tego paragrafu przewidziane są dłuższe terminy dostawy dla przesyłek warunkowo dopuszczonych do przewozu i próżnego opakowania z tych przedmiotów i dla przedmiotów, których z powodu swej długości lub objętości nie można ładować do normalnych wagonów krytych — dla pierwszych z tego względu, iż przedmioty takie przewozi się specjalnemi pociągami, kursującemi tylko w pewnych dniach tygodnia, dla drugich —z powodu tego, iż często stacja nadawcza musi czekać z załadowaniem, dopóki odpowiedni wagon nie nadejdzie.

W p. 2 przejęto dotychczasowe postanowienia art. 75 p. 2 P. P., według którego termin na przyjęcie dolicza się raz jeden bez względu na ilość kolei uczestniczących w przewozie, zaś termin na przewóz oblicza się według łącznej odległości od stacji nadania do stacji przeznaczenia; przepis ten uzupełniono warunkiem, że koleje żel., któremi przesyłkę się przewozi, muszą być z sobą połączone.

W p. 3 została unormowana wątpliwa dotąd kwestja, przez jaką drogę należy liczyć termin dostawy.

Co do dodatkowych terminów dostawy Regulamin odróżnia:

a) stałe terminy, które muszą być zamieszczone w taryfach;
b) terminy ustanowione na czas niezwykłych okoliczności, które wywołują bądź nadmierny wzrost przewozów, bądź niezwykłe trudności ruchu.

Terminy pod b) mogą zaprowadzić Zarządy (Dyrekcje) z zastrzeżeniem późniejszego zatwierdzenia ich przez władzę zwierzchnią w ciągu 8 dni; terminy te, tudzież ich zatwierdzenie, należy ogłaszać w Dzienniku Taryf i Zarządzeń Kolejowych.

W p. 8 określono ściślej, niż dotąd, kiedy termin dostawy uważać należy za zachowany, odróżniając:

a) przesyłki, które kolej żelazna dowozi;
b) przesyłki, o których przybyciu zawiadamia się odbiorcę;
c) przesyłki, których kolej żelazna nie dowozi i o których przybyciu kolej nie zawiadamia.

W p. 9 zebrano systematycznie wszystkie wypadki, kiedy termin dostawy przestaje biec; wypadki wyliczone pod literami b), d) i g) są nowe; szczególniejszej wagi jest przepis zawarty pod literą g), według którego dla przesyłek zwyczajnych bieg terminu dostawy spoczywa w dni świąteczne, w których ruch towarów na kolejach żelaznych jest wstrzymany. Postanowienie to różni się od Konwencji Międzynarodowej, według której wogóle w niedziele i święta bieg terminu dostawy dla przesyłek zwyczajnych wstrzymuje się; natomiast dla przesyłek pośpiesznych niedziele i święta mają tylko wpływ na rozpoczęcie i zakończenie terminu dostawy. W końcu wspomnieć należy o postanowieniu nowem p. 12, według którego kolej żelazna może w taryfach specjalnych lub wyjątkowych zastrzec dłuższe terminy dostawy.

Do § 12.

Dotychczasowe postanowienia o opakowaniu i cechowaniu przesyłek uzupełniono i zmieniono zgodnie z przepisami nowej Konwencji Międzynarodowej. W szczególności nowym jest przepis, traktujący o stanie towaru samego, stanowiącego zawartość przesyłki, bez względu na jego opakowanie; jeżeli mianowicie przyjmowany do przewozu towar znajduje się w stanie uszkodzonym, kolej żelazna może żądać, aby nadawca stwierdził w liście przewozowym stan przesyłki.

Co do opakowania Regulamin nowy podobnie, jak i P. P. rozróżnia:

a) wadliwe opakowanie względnie brak opakowania, stwierdzone przez nadawcę w liście przewozowym;
b) wadliwe opakowanie, nieuznane w liście przewozowym, niewidoczne nazewnątrz, i
c) wadliwe opakowanie, nieuznane w liście przewozowym, lecz widoczne nazewnątrz.

W wypadkach pod 1) i 2) przepisy Regulaminu o odpowiedzialności kolei żelaznej za szkody, powstałe wskutek wadliwego opakowania, nie różnią się od odnośnych postanowień P. P. Natomiast p. 3 Regulaminu dostosowano do Konwencji Międzynarodowej; według tego przepisu nadawca jest również odpowiedzialny

za widoczne zewnątrz wadliwości opakowania, chociażby nie zostały stwierdzone w liście przewozowym, jeżeli kolej żelazna udowodni, że wadliwości te istniały w czasie przyjęcia przesyłki do przewozu; przepis ten różni się zatem od postanowienia P. P., według którego kolej żelazna tylko w tym wypadku była wolna od odpowiedzialności, kiedy nadawca działał podstępnie.

Obowiązek cechowania i numerowania pojedyńczych sztuk przesyłki pozostawiono tylko dla przesyłek drobnych; włączono nadto do przepisów Regulaminu obowiązek wpisania stacji przeznaczenia przez nadawcę na pojedyńczych sztukach drobnej przesyłki, zawarty dotąd w postanowieniu wykonawczem do p. 8 art. 62 P. P.

W końcu zwraca się uwagę na postanowienie, iż przedmioty kruche (jak szkło, porcelana, wyroby garncarskie), przedmioty, które w wagonie łatwo się rozsypują (orzechy, owoce, kamienie) i towary, które mogą zanieczyścić lub uszkodzić inne przesyłki (jak węgiel, wapno, popiół, ziemia farbiarska) przewozi się tylko jako przesyłki wagonowe, chyba, że towary te są tak opakowane lub związane, że nie są narażone na stłuczenie, złamanie i zaginięcie i nie mogą zanieczyścić lub uszkodzić innych przesyłek.

Do § 13.

Paragraf ten traktuje o dokumentach celnych, podatkowych, skarbowych, policyjnych, statystycznych i wymaganych przez inne władze administracyjne. O załatwieniu natomiast tych formalności traktuje osobny artykuł 15 odpowiednio do układu Konwencji Międzynarodowej; dokumenty omawiane mają być dołączone do listu przewozowego albo złożone na stacji, gdzie mają być załatwiane formalności, w którym to wypadku należy w liście przewozowym zamieścić wzmiankę, gdzie je złożono.

W p. 4 unormowano sprawę odpowiedzialności kolei żelaznej za zagubienie dołączonych do listu przewozowego dokumentów, która dotąd była nieuregulowaną.

Nadto włączono do § tego przepis o opakowaniu i okryciu przesyłki, wymaganem przepisami celnemi, tudzież o prawach kolei żelaznej w wypadku, gdy przesyłka nie jest stosownie do przepisów odnośnych władz opakowana lub zakryta; kolei żelaznej przysługuje wtedy prawo albo odmówić przyjęcia przesyłki, albo zaopatrzyć przesyłkę na koszt nadawcy w przepisowe opakowanie lub przykrycie.

Do § 14.

Paragraf ten podzielono dla przejrzystości na 5 ustępów zatytułowanych:

I. Nadawanie.
II. Zamawianie wagonów.
III. Ładowanie.
IV. Użycie wagonów krytych lub niekrytych.
V. Przeładowanie przesyłek.

Poniżej wskazuje się na zmiany i uzupełnienia, które paragraf ten wprowadza:

W p. 1 uzupełniono postanowienie, dotyczące dostarczania przesyłek przy nadaniu, dodatkiem, iż nadawca powinien dowieźć przesyłkę na miejsce przez kolej żelazną oznaczone.

W p. 3 dodano do słowa: „statków" słowa „samochodów i samolotów" ze względu na przewidzianą komunikację kombinowaną i określono odpowiedzialność kolei żelaznej za dostawę przesyłek na stację i za przeładowanie ze statków i samochodów.

W p. 11 stworzono podstawę prawną do postanowień zawartych już obecnie w taryfie towarowej, część II, dotyczącą załadowania przesyłek i pobierania opłaty za ładowanie w wypadkach, gdy kolej żelazna uskutecznia ładowanie, jak również i w tych wypadkach, gdy obowiązek ładowania należy do kolei żelaznej, a tylko za jej zgodą nadawca sam tego dokonywa.

P. 12 zawiera nowe postanowienie wypływające z licznych orzeczeń sądowych, a nakładające na nadawcę obowiązek, aby przed ładowaniem przesyłki upewnił się, czy rodzaj wagonu odpowiada mającej się ładować przesyłce, czy wagon jest czysty i czy w ścianach i w podłodze lub dachu jego niema braków, któreby mogły spowodować uszkodzenie przesyłki. Zaznacza się jednak, iż jest to obowiązek raczej posiłkowy, gdyż zasadniczo kolej żelazna obowiązana jest podstawiać wagony w stanie należytej czystości i technicznej sprawności, co w tym punkcie wyraźnie zaznaczono; z uwagi jednak na to, iż kolej żelazna często nie może ocenić, czy podstawiony wagon nadaje się do danego towaru, przeto nadawca musi również sam baczyć na to, czy wagon jest odpowiedni i ponosi ewentualne konsekwencje niedopatrzenia.

W p. 17 ujęto ściślej przepisy, kiedy zawiesza się bieg terminów ładowania, mianowicie:

a) na czas dokonywania formalności celnych; w razie zwłoki powstałej z winy nadawcy nie dłużej niż na 48 godzin;
b) w niedziele i święta, i
c) na czas, w którym załadowanie wskutek zarządzeń kolei żelaznej jest niemożliwe, co także i dotąd w praktyce stosowano.

Ustęp o przeładowaniu przesyłek obejmuje przepisy zawarte w Post. Wyk. VI do art. 59 P. P., uzupełnione postanowieniami, dotyczącemi przesyłek, których przeładowanie wymaga szczególnej troskliwości lub fachowego doświadczenia; ustęp ten normuje również postępowanie w razie niemożności przeładowania tudzież postępowanie na wypadek zwłoki w udzielaniu przez nadawcę zleceń co do przeładowania. Postanowienia odnośne wypełniają lukę, która w praktyce dotąd niejednokrotnie dawała się odczuć.

Do § 15.

Przepisy o załatwianiu formalności celnych, policyjnych, podatkowych lub wymaganych przez inne władze administracyjne nie różnią się zasadniczo od dawnych postanowień, zawartych w art. 65 P. P. Na uwagę zasługują jednak następujące zmiany:

Ważna jest zmiana co do załatwiania formalności celnych na stacji przeznaczenia. Tak według dawnych, jak i nowych przepisów, odbiorca ma prawo dokonywania formalności celnych na stacji przeznaczenia; nowy Regulamin uzależnia jednak wykonanie tego prawa przez odbiorcę od wykupienia przez niego listu przewozowego.

Nie zamieszczono natomiast postanowienia co do postępowania kolei żelaznej na wypadek, gdy na stacji przeznaczenia formalności tych nie dokonał ani odbiorca, ani jego pełnomocnik. Według art. 65 P. P. kolej żelazna miała obowiązek czynności tych dokonać, o ile nie dokonano ich w terminie określonym „Przepisami o postępowaniu celnem". Przepisy o postępowaniu celnem określają termin 6-dniowy dla stacyj granicznych, a 30-dniowy dla stacyj wewnątrz obszaru celnego, postanawiając, iż po upływie tych terminów kolej żelazna załatwia te czynności przez Agencje celne. Mimo, że postanowienie P. P. co do obowiązku kolei żelaznych nie zostało w § tym zamieszczone, to jednak przepis o postępowaniu celnem obowiązuje nadal kolej żel. i stacje nadal są obowiązane stosować się do tych przepisów; jest to jednak obowiązek kolei żel., wynikający z przepisów celnych w stosunku do władz celnych. Natomiast w stosunku do interesanta kolej żel. nie ma żadnego obowiązku, a odbiorca względnie nadawca sami ponoszą konsekwencje swojej zwłoki i z tego tytułu nie mogą mieć żadnych pretensyj.

Do § 16.

Paragraf ten zawiera wszystkie postanowienia, dotyczące wydania przesyłki, tudzież czynności związanych z wydaniem przesyłki. Ze względu jednak na zbyt obszerny materjał rozdzielono go na 6 ustępów.

I. Zawiadomienie odbiorcy o przybyciu przesyłki.
II. Wykupienie listu przewozowego. Wydanie przesyłki.
III. Wyładowanie.
IV. Sprawdzanie ilości sztuk i wagi przesyłki na stacji przeznaczenia.
V. Dostarczanie przesyłek.
VI. Terminy odbioru przesyłek.

Do poszczególnych punktów tego paragrafu zauważa się:

P. 2 postanawia, iż zawiadomienie o przybyciu przesyłki należy wysłać dopiero po jej nadejściu na stację przeznaczenia. Przepis ten ma na celu zapobieżenie wypadkom wysyłania zawiadomień zaraz po nadejściu dokumentów przewozowych, chociaż przesyłka nie nadeszła, oraz uniknięcie skutków przedwczesnego zawiadomienia. Rozumie się samo przez się, że stacja jest obowiązana ze względu na gospodarkę wagonową i magazynową wysyłać wspomniane zawiadomienie z możliwym pośpiechem po przybyciu przesyłki; przyczem jednak należy uważać, aby awizowana przesyłka była przygotowana do odbioru.

Do p. 4 Przepis o doręczaniu zawiadomienia przez posłańca uzupełniono przez dokładne określenie, komu zawiadomienie może być doręczone, mianowicie odbiorcy lub upoważnionej osobie, a w razie ich nieobecności dorosłym domownikom lub zajętemu u odbiorcy pracownikowi. Jeżeli doręczenie zawiadomienia przez posłańca okaże się niemożliwem, kolej żelazna może zawiadomić w inny sposób, chociażby odbiorca wymówił sobie doręczenie przez posłańca. Zawiadomienie uważa się w tym wypadku za dokonane już z chwilą, gdy posłaniec usiłował zawiadomienie doręczyć.

W p. 17 stworzono podstawę prawną dla postanowień, zawartych w taryfie Część II, o wyładowaniu przesyłek i o pobieraniu opłat za wyładowanie, gdy kolej żelazna uskutecznia wyładowanie, jak również i w tych wypadkach, gdy obowiązek wyładowania należy do kolei żelaznej, a odbiorca sam spełnia te czynności.

Pp. 21—25 zawierają przepisy o ważeniu i przeliczeniu sztuk przesyłki na stacji przeznaczenia — są one analogiczne z przepisami o ważeniu przy nadaniu i nie różnią się zasadniczo od odnośnych postanowień dawnych P. P., zwraca się jedynie uwagę na postanowienie zawarte w p. 23, według którego kolej żelazna może odmówić żądaniu zważenia przesyłki na stacji przeznaczenia, jeżeli nie posiada tych samych urządzeń wagonowych, które służyły do stwierdzenia wagi na stacji nadania. Odbiorca ma jednak prawo żądać zważenia przesyłki na innej stacji, posiadającej takie urządzenia. Celem tego przepisu jest unikanie reklamacyj z powodu rzekomego braku wagi, spowodowanego wyłącznie ważeniem na wagach rozmaitego typu, a nie wskutek rzeczywistego braku.

Do p. 34 i 43. Co do terminów odbioru przesyłek zauważa się, że tak terminy odbioru przesyłek wyładowywanych przez kolej żel., jak i tych, które odbiorca obowiązany jest wyładować, powinny być wskazane w taryfie.

W wypadkach, gdy nagromadzenie przesyłek przy odbiorze może zagrażać prawidłowości ruchu, kolej żelazna ma prawo skracać termin odbioru i podwyższać składowe i postojowe natychmiast, z mocą obowiązującą od terminu wywieszenia odnośnego obwieszczenia na danej stacji. Zarządzenia takie muszą być do 8 dni zatwierdzone przez władzę zwierzchnią i ogłoszone w Dzienniku Taryf i Zarządzeń Kolejowych.

Do § 17.

Sposób opłacania należności przewozowych i innych opłat jest w Regulaminie bardziej szczegółowo określony, niż w dawnych P. P. Postanowienia tego artykułu różnią się od odnośnych postanowień Konwencji Międzynarodowej tem, iż według Regulaminu nadawca może wziąć na swój rachunek albo całą należność prze-

wozową, wraz ze wszystkiemi opłatami dodatkowemi i innemi kosztami, albo tylko część należności przewozowej, oznaczając ją bądź podaniem pewnej określonej sumy, bądź oznaczeniem pewnej stacji, do której chce uiścić przewoźne, podczas gdy według Konwencji Międzynarodowej przy częściowej frankaturze nadawca może tylko oznaczyć stację graniczną, do której chce frankować, nie może zaś frankować przewoźnego w dowolnej sumie pieniężnej.

W p. 4 tego paragrafu określono termin 2-tygodniowy, w ciągu którego ma nastąpić obrachunek z nadawcą na wypadek, gdy należności frankowane (np. cło i t. d.) nie mogą być zgóry oznaczone i nadawca złożył odpowiednią kwotę jako zabezpieczenie.

Do § 18.

Paragraf ten traktuje o obowiązku zwrotu względnie dopłaty w wypadku, gdy należności przewozowe i inne opłaty zostały błędnie obliczone. Za należności frankowane odpowiada nadawca i on jest obowiązany ewentualne niedobory zapłacić, zaś za wszelkie inne należności odpowiada odbiorca. Nowy Regulamin traktuje nadto niedobory z tytułu dopłat z § 7 narówni z należnościami frankowanemi, a to w konsekwencji przepisu § 7, według którego nadawca jest zasadniczo obowiązany uiścić dopłatę.

Do § 19.

Przepisy o zaliczeniach i zaliczkach w gotowiźnie są prawie identyczne z przepisami dotychczasowemi, zawartemi w art. 72 P. P. Nowe jest postanowienie, na którego podstawie w taryfie może być określona najniższa kwota, którą można obciążyć przesyłkę zaliczeniem, tudzież postanowienie określające 3-tygodniowy termin, w ciągu którego wypłata zaliczenia powinna nastąpić. Po upływie tego terminu nadawca może żądać 6% odsetek. Postanowienie to wymaga przeto rygorystyczniejszego traktowania sprawy zaliczeń, zalegających niejednokrotnie na stacjach; ewentualne odsetki musiałyby być przypisywane do zwrotu organom, które spowodowały zwłokę w wypłacie kwoty zaliczenia.

Do § 21.

Paragraf ten, pod tytułem „Prawo wprowadzania zmian w umowie o przewóz", zawiera przepisy o dodatkowych zleceniach i tylko pod względem formalnym różni się od postanowień art. 73 dawnych P. P.

Forma dodatkowego zlecenia jest tak jak dawniej ściśle przepisana. Formularz odnośny podany w załączniku F do Regulaminu różni się od dotychczasowego załącznika E do P. P. pod względem rubryk, określających zlecenie i odpowiada w zupełności wzorowi podanemu w Międzynarodowej Konwencji towarowej. Przedłożenie wtórnika i powtórzenie na nim zlecenia jest jak dotychczas bezwarunkowo wymagane.

Do § 22.

Według postanowień dawnych P. P. kolej żelazna mogła uchylić się od wykonania zleceń, odwlec ich wykonania lub wykonać je tylko częściowo, jeżeli ich wypełnienie mogło spowodować przeszkodę w prawidłowości ruchu towarowego; nowy Regulamin daje kolei żelaznej prawo wykonania zlecenia i w sposób odmienny, gdy wskazany przez nadawcę sposób jest niewykonalny, a zamierzony cel może być osiągnięty przez wykonanie zlecenia w inny sposób; prócz tego paragraf ten wylicza wszystkie przypadki, w których kolej żelazna może odmówić lub odroczyć wykonanie zleceń dodatkowych.

Sposób obliczania przewoźnego na wypadek dodatkowego zlecenia, który dotąd zamieszczony był w post. wyk. III do art. 73 dawnych P. P., włączono jako postanowienie zasadnicze do Regulaminu.

Do § 23.

Przepisy o postępowaniu w razie przeszkód w przewozie przesyłki zgodne są z odnośnemi postanowieniami nowej Konwencji Międzynarodowej i różnią się zasadniczo od dotychczasowych postanowień. Kolej żelazna w razie przeszkody w przewozie dostarczała dotychczas przesyłki przyjęte do przewozu do stacji przeznaczenia drogą okólną bez pobrania za to jakiejkolwiek dopłaty, a po wskazówki do nadawcy zwracała się tylko w tym wypadku, gdy nie było drogi okólnej. Według zaś nowych przepisów kolej żelazna decyduje, czy jest w interesie nadawcy zwrócić się do niego po wskazówki, czy też korzystniej jest z urzędu dokonać przewozu inną drogą, przyczem jednak ma prawo pobrać przewoźne przypadające za tę drogę i służy jej termin dostawy odpowiadający tej drodze.

Do § 24.

Przepisy o postępowaniu w razie przeszkody w wydawaniu przesyłek, tudzież zwłoki w odbiorze przesyłki różnią się od dotychczasowych przepisów. W szczególności przepisy te odróżniają czy list przewozowy został wykupiony czy też nie. Dopóki list przewozowy nie został wykupiony kolej żelazna zwraca się z wszelkiemi zawiadomieniami o przeszkodzie w odbiorze, o oddaniu na skład, o terminie licytacji, o dokonanej sprzedaży etc. wyłącznie do nadawcy, po wykupieniu zaś listu przewozowego zwraca się wyłącznie do odbiorcy.

Zasadniczą zmianę zawiera p. 5 tego paragrafu w porównaniu z przepisem art. 81 p. 2 dawnych P. P.; jeżeli mianowicie odbiorca, który odmówił przyjęcia przesyłki, zgłasza się później po odbiór, to o ile stacja przeznaczenia do tego czasu nie otrzymała innego zlecenia od nadawcy, należy mu ją wydać. Kolej że-

lazna ma w tym wypadku obowiązek zawiadomić nadawcę o późniejszem wydaniu przesyłki; według zaś dawnych przepisów przesyłki podobnej nie można było wydać w żadnym wypadku bez zgody nadawcy.

Postanowienie p. 12 upoważnia kolej żelazną do pobierania specjalnej opłaty za czynności, wynikające wskutek przeszkody względnie zwłoki w odbiorze przesyłki.

Do § 28.

Do przyczyn szczególnych, powodujących ograniczenie odpowiedzialności kolei żel., Regulamin zalicza niebezpieczeństwo, wynikające z braku lub wadliwości opakowania bez względu na to, czy nadawca uznał w liście przewozowym te braki czy nie; jest to konsekwencją przepisu p. 4 § 12, według którego nadawca odpowiedzialny jest także za widoczne z zewnątrz wadliwości opakowania, chociażby nie zostały stwierdzone w liście przewozowym, jeżeli kolej żelazna udowodni, że wadliwości te istniały w czasie przyjęcia przesyłki do przewozu.

Jako przyczynę szczególną wylicza dalej Regulamin niebezpieczeństwa, na jakie narażone są przesyłki z powodu, że nadano do przewozu przedmioty wyłączone od przewozu pod nieprawdziwą, niedokładną lub niedostateczną nazwą lub też, że nadano przedmioty przyjmowane do przewozu tylko warunkowo pod nieprawdziwą, niedokładną lub niedostateczną nazwą, albo też bez zachowania przepisanych środków ostrożności. Według art. 96 dawnych P. P. kolej żelazna w takich wypadkach była w ogólności wolna od odpowiedzialności, natomiast według Regulaminu tylko wtedy kolej żelazna wolna jest od odpowiedzialności, gdy istnieje związek przyczynowy między szkodą a przekroczeniem przepisów o nadawaniu przedmiotów, wyłączonych od przewou lub tylko warunkowo dopuszczonych do przewozu.

Do § 29.

Przepisy o wysokości odszkodowania w Regulaminie różnią się zasadniczo od art. 88 dawnych P. P. W myśl tego paragrafu odszkodowanie oblicza się według ceny giełdowej towaru stanowiącego zawartość przesyłki, w braku tej ceny według ceny targowej, a dopiero w braku tych obu kryterjów, według zwyczajnej wartości, jaką towary tego samego rodzaju i jakości miały w miejscu i w czasie nadania. Ponadto Regulamin ogranicza wysokość odszkodowania do maksimum wynoszącego 86 zł. za 1 kg surowej wagi. (brutto). Zwrot przewoźnego, cła i innych kosztów należy się również, jak według dawnych P. P.

Regulamin normuje także sposób przeliczenia, gdy odszkodowanie oblicza się według obcej waluty, mianowicie przerachowanie ma nastąpić według kursu w dniu i w miejscu zapłaty. Przepisy te dostosowane są w zupełności do nowej Konwencji Międzynarodowej, w Regulaminie jest nadto uzupełnienie co do obliczenia odszkodowania przy towarach, za które przewoźne oblicza się nie według wagi stwierdzonej, lecz według wagi jednostkowej lub według sztuk albo powierzchni podłogi.

Do § 32.

Wysokość odszkodowania za uszkodzenie przesyłki Regulamin ogranicza o tyle, iż kwota odszkodowania nie może przekraczać odszkodowania, które należałoby płacić w wypadku zaginięcia całkowitego względnie zaginięcia uszkodzonej część przesyłki.

Do § 33.

Wysokość odszkodowania za opóźnienie dostawy normuje Regulamin zgodnie z Konwencją Międzynarodową w zależności od tego, czy szkoda została udowodniona, czy też nie; w wypadku udowodnienia szkody kolej żelazna płaci szkodę, najwyżej jednak całą należność przewoźnego, gdy zaś szkody nie udowodniono, płaci kolej żelazna 1/10, 2/10, 3/10, 4/10 przewoźnego, zależnie od tego, czy przekroczenie wynosi 1/10, 2/10, 3/10 terminu dostawy najwyżej połowę przewoźnego.

Wręcz przeciwnie niż p. 3 § 94 dawnych P. P. paragraf ten postanawia, iż odszkodowań, przewidzianych w tym paragrafie, nie można domagać się, jeżeli poszkodowany wystąpi o odszkodowanie za całkowite zaginięcie przesyłki.

Do § 35.

Zwraca się uwagę przedewszystkiem na terminologję; zamiast wyrażenia „Ubezpieczenie dostawy" użyto wyrażenia „deklarowanie wartości dostawy". Kwota wartości dostawy powinna być podana w walucie krajowej, o ile taryfa nie dozwala oznaczenia tej kwoty w innej walucie.

Następnie w tym paragrafie zebrane są przepisy co do praw nadawcy względnie odbiorcy w razie deklarowania wartości dostawy.

Do § 36.

Odszkodowanie w wypadkach złej woli (dolus) lub ciężkiego niedbalstwa (culpa lata) w Regulaminie ograniczono do podwójnej normy maksymalnej wspomnianej w § 29.

Do § 37.

Regulamin wprowadza wyraźnie obowiązek zapłacenia odsetek od sumy odszkodowania w stosunku 6% rocznie jednak tylko od sum przekraczających 20 zł na jednym liście przewozowym — odsetki liczy się od dnia wniesienia reklamacji.

Do § 38.

Ustęp drugi tego paragrafu wprowadza nowy przepis, który daje kolei żelaznej prawo domagania się wypłaconej kwoty odszkodowania w podwójnej wysokości, gdy reklamujący uzyskał odszkodowanie to przez oszustwo.

Do § 39.

Artykuł ten odpowiada art. 5 dawnych P. P. Należy jednak zwrócić uwagę na nowe postanowienie o odpowiedzialności w wypadkach, gdy personel kolejowy na żądanie interesanta wystawia list przewozowy lub wogóle spełnia czynności, do których kolej żelazna nie jest obowiązana; w tych wypadkach uważa się odnośnego funkcjonarjusza kolejowego jako pełnomocnika tego, kto mu czynność tę poruczył.

Do § § 40 i 41.

W paragrafach tych zebrane są systematycznie wszystkie przepisy, dotyczące reklamacyj i legitymacji czynnej. Legitymację czynną do wniesienia reklamacji jako też do wniesienia skargi sądowej w wypadkach roszczeń o zwrot niesłusznie zapłaconych należności ma nadawca lub odbiorca w zależności od tego, który z nich należności opłacił, w wypadkach roszczeń z powodu zaliczeń nadawca, w wypadkach innych roszczeń z umowy o przewóz nadawca jak długo przysługuje mu prawo rozporządzania przesyłką, odbiorca zaś od chwili, gdy wydano mu list przewozowy.

Nadawca powinien przedłożyć wtórnik, odbiorca — list przewozowy.

Według Regulaminu, reklamujący może zamiast dokumentów oryginalnych przedłożyć odpisy, które należy uwierzytelnić na żądanie kolei żelaznej.

Kolej żelazna ma prawo jednak żądać przedłożenia orginałów celem stwierdzenia na nich załatwienia.

Co się tyczy przelewu praw z umowy o przewóz (§ 40 p. 5) Regulamin nie zawiera żadnych ograniczeń i tylko pod względem formalnym żąda, aby oświadczenie o przelewie było na oddzielnym blankiecie; kolej żelazna ma prawo żądania uwierzytelnionego podpisu na odnośnem oświadczeniu. Opierając się na tym przepisie, należy przy załatwianiu reklamacyj zasadniczo żądać uwierzytelnienia podpisu na oświadczeniu. Wyjątek pod tym względem stanowią koncesjonowane biura reklamacyjne, od których tylko w tym wypadku należy żądać uwierzytelnienia, gdy zachodzi uzasadnione podejrzenie nadużycia.

Do § 42.

Kwestja legitymacji biernej uregulowana jest podobnie, jak w art. 100 p. 3 względnie post. wyk. I do art. 70 dawnych P. P. Jedynie co do zaliczeń Regulamin postanawia, że powództwo można skierować tylko przeciw kolei nadania.

Do § 43.

Przepisy o stwierdzeniu uszkodzenia lub częściowego zaginięcia różnią się od dotychczasowych przepisów przedewszystkiem tem, iż w razie całkowitego zaginięcia przesyłki protokólarne stwierdzenie odpada; następnie według nowych przepisów zasadniczo powinna być wezwana osoba uprawniona do rozporządzania przesyłką, a dopiero, jeżeli wezwanie tej osoby nie jest możliwe, lub jeżeli osoba ta nie zgłosi się w terminie oznaczonym przez kolej żelazną, wówczas należy wezwać 2 świadków postronnych, w razie zaś potrzeby rzeczoznawcę.

Do § 45.

Przedawnienie skargi z umowy o przewóz następuje zasadniczo po roku.

Trzyletnie przedawnienie odnosi się do skarg:

1) o zaliczenie pobrane od odbiorcy (dotychczas roszczenia te przedawniały się według zasad ogólnych);
2) o odszkodowanie z tytułu szkody, spowodowanej złą wolą lub ciężkiem niedbalstwem;
3) z tytułu oszustwa, przewidzianego w § 38.

Paragraf ten określa dokładnie, od jakiego czasu przedawnienie się liczy przy każdem poszczególnem roszczeniu. W szczególności zwraca się uwagę na nowe postanowienie, według którego dla roszczeń o zapłatę lub zwrot kolei żelaznej należności z tytułu przewozu w razie sprzedaży przesyłki, termin przedawnienia liczy się od dnia sprzedaży przesyłki.

Do § 47.

P. 2 tego paragrafu uprawnia kolej żelazną, która oddała przesyłkę kolei następnej, do obciążenia tejże kolei kwotą przewoźnego i opłat obciążających przesyłkę zgodnie z listem przewozowym z zastrzeżeniem ostatecznego rozrachunku.

P. 3 i 4 normują odpowiedzialność kolei nadawczej za pobranie należności frankowanych, zaś kolei odbiorczej za pobranie należności przekazanych, względnie ciążących na przesyłce, z zastrzeżeniem regresu do nadawcy względnie odbiorcy.

Do § 49.

Przepisy tego paragrafu nakładają na kolej żelazną obowiązek podawania do wiadomości w ogłoszeniach, wywieszonych przy okienkach kasowych, kursów, po jakich przelicza się należności przewozowe i inne opłaty, wyrażone w obcych walutach, a uiszczane w walucie krajowej (kursy przeliczenia), tudzież kursy, po jakich przyjmuje zapłatę w obcej walucie, o ile na niektórych stacjach istnieje obowiązek przyjmowania obcej waluty (kursy przyjmowania).

Jednocześnie z Regulaminem wchodzi w życie nowa Taryfa Towarowa, Część I, która zawiera Regulamin przewozu wraz z postanowieniami wykonawczemi.

Co do tej taryfy zauważa się, co następuje:

Taryfa ta obowiązuje na kolejach państwowych na obszarach Rzeczypospolitej Polskiej i Wolnego Miasta Gdańska, tudzież na kolejach, będących w zarządzie P. K. P. na tych obszarach. Wszelkie kwoty wyrażone są w taryfie w dwóch walutach: dla Polski—w walucie złotowej, dla Gdańska—w guldenach gdańskich.

Listy przewozowe, wysyłane ze stacyj, położonych na obszarze Wolnego Miasta Gdańska do stacyj w Polsce, są drukowane w 2-ch językach, t. j. niemieckim i polskim, natomiast ze stacyj polskich do stacyj, położonych na obszarze W. M. Gdańska, używa się listu przewozowego z tekstem polskim.

W komunikacji między Polską a W. M. Gdańskiem zaliczenia mogą być wyrażone w walucie polskiej lub gdańskiej (post. wyk. I do § 19 p. 1).

Regulamin przewozu osób, bagażu i przesyłek ekspresowych. Co do nazwy uwagi, podane w R. P. T., stosują się także do tego Regulaminu, który w skróceniu nazywać należy „R. P. O.".

Regulamin zawiera w przeważnej części przepisy dotychczasowe, dostosowane formą i układem do Konwencji Międzynarodowej o przewozie osób i bagażu.

Tytuł I. Zakres Regulaminu przewozu. Zawiera ogólne postanowienia, identyczne z postanowieniami R. P. T. i tam już był omawiany.

Tytuł II. Umowa o przewóz. Zawiera szczegółowe postanowienia dotyczące przewozu osób i bagażu.

Zwraca się uwagę na następujące najważniejsze zmiany względnie uzupełnienia dotychczasowych przepisów.

Do § 5.

P. 2 tego paragrafu postanawia, iż podróżny jest obowiązany sprawdzić, czy otrzymał właściwy bilet; przepis ten zmierza do ograniczenia reklamacyj podróżnych z powodu omyłek personelu kasowego.

Do § 6.

Na bilecie musi być podana opłata za przejazd; podanie odległości taryfowej nie jest wogóle przewidziane i nie może zastąpić wskazania wysokości opłaty.

Punkt 3 tego paragrafu przewiduje ewentualność odstąpienia biletu osobie drugiej i określa, w jakim wypadku następuje przelanie na nabywcę prawa do przejazdu za takim biletem.

Do § 8.

Czas ważności biletów został odmiennie unormowany nowym Regulaminem.

Czas ten wynosi przy biletach na przejazd w jednym kierunku:

za odległości do 150 km . . . . 1 dobę
za każde dalsze rozpoczęte 200 km . . . . 1 „

przy biletach powrotnych:

przy odległości do 75 km . . . . 1 „
za każde dalsze rozpoczęte 100 km . . . . 1 „

Zmiana ta ma być uwzględniona przy nakładzie nowych biletów; do biletów zaś będących w użyciu stosować należy dotychczasowy wydrukowany na nich czas ważności, o ile ten jest korzystniejszy dla podróżnego, niż czas ważności określony w nowym regulaminie.

Ważną jest zmiana wprowadzona p. 4 tego paragrafu, iż podróż może być rozpoczęta dowolnego dnia czasu ważności, nie musi więc być rozpoczęta, jak dotychczas, w pierwszym dniu ważności. Kolej żelazna może atoli tam, gdzie się okaże potrzeba zarządzić, iż wyjazd ma nastąpić w dniu datowania biletu, lub pociągiem oznaczonym na bilecie, lub w oznaczonej na bilecie porze (strefa dnia). Ponieważ zarządzenia takie muszą być ogłoszone w Dzienniku Taryf i Zarządzeń Kolejowych, zechcą Dyrekcje podać, na jakich odcinkach zamierzają zaprowadzić ograniczenia wspomniane, wraz z uzasadnieniem.

Do § 9.

Zwraca się uwagę na postanowienie punktu 10, dotyczące przedziałów dla kobiet i dla niepalących, i poleca się ścisłe stosowanie się do tych przepisów.

Do § 12.

Punkt 2 tego paragrafu postanawia, iż w wypadku zgłoszenia przez podróżnego, że niemógł kupić biletu, konduktor powinien, o ile nie wystawi natychmiast biletu, wydać podróżnemu poświadczenie o zgłoszeniu braku biletu. Bliższe przepisy o tych poświadczeniach zostaną osobno wydane.

W Post. Wyk. I do p. 5 odpowiadającem post. wyk. VIII do art. 16 P. P. skreślono słowa: „w dniu datowania biletu", albowiem bilety peronowe kupowane w automatach nie są opatrzone datą.

Do § 14.

P. 1 różni się od p. 1 art. 29 P. P., iż nietylko straży towarzyszącej więźniom dozwala się brać ze sobą broń nabitą, ale wogóle osobom, które, pełniąc służbę, obowiązane są mieć przy sobie broń palną, wolno w czasie przejazdu służbowego mieć przy sobie broń nabitą.

Do § 15.

Punkt 2 tego paragrafu ogranicza prawo zabierania bagażu przez podróżnego do 25 kg. Następny punkt określa bliżej konsekwencje przekroczenia powyższej normy przez podróżnego.

Punkt 7 przewiduje złagodzenie konsekwencji wiezienia zwierząt, za które uprzednio nie uiszczono należności za przewóz, w wypadku, gdy podróżny bez wezwania uprzedzi konduktora, że nie opłacił przewozu tych zwierząt. Na wypadek odmowy uiszczenia dopłaty punkt ten przewiduje sankcję karną (wyłączenie podróżnego od dalszej jazdy, bez prawa do zwrotu opłaty za nieprzejechany szlak).

Punkt 9 stanowi, że podróżny odpowiada za szkody, powstałe wskutek zabrania przez niego do wagonu bagażu lub zwierząt.

W myśl p. 11 taryfa posługaczy bagażowych powinna być wywieszona na stacji, zaś w myśl p. 12 posługacze bagażowi powinni na żądanie wydać podróżnemu markę ze swym numerem; Dyrekcje powinny zatem w czas wydać odnośne zarządzenia.

Do § 17.

Zwraca się uwagę na p. 3 tego paragrafu, według którego podróżny obowiązany jest na żądanie kolei żelaznej pomagać przy załadowaniu, przeładowaniu i wyładowaniu przedmiotów wymienionych w p. 2 i 3 tego paragrafu.

Do § 18.

Dopłatę przy bagażu należy obliczać według wagi odnośnego przedmiotu, znalezionego w bagażu, w którym ten przedmiot znaleziono; odmiennie niż przy przesyłkach towarowych i ekspresowych, przy których dopłatę obliczać należy od surowej wagi sztuk, w których przedmioty wyłączone od przewozu wzgl. przyjmowane warunkowo do przewozu znaleziono.

Do § 19.

Kolej żelazna ma prawo pobierania opłaty, w taryfach oznaczonej, za wykonanie czynności, w p. 2 określonych (zaopatrzenie bagażu w adres i stację przeznaczenia etc.). Opłata jest określona w Taryfie, cz. II.

Do § 20.

Podróżny obowiązany jest — analogicznie, jak przy bilecie przejazdu — sprawdzić, czy kwit bagażowy został odpowiednio wystawiony (p. 7).

Do § 21.

Nowem jest post. p. 8, według którego kolej żelazna ma prawo bagaż nieodebrany w ciągu 30 dni sprzedać, przedmioty zaś łatwo psujące się albo takie, których wartość nie stoi w żadnym stosunku do opłaty za przechowanie, przed upływem tego terminu. Co do sposobu sprzedaży, powołuje się paragraf ten na przepisy § 60 p. 3 i 4, to znaczy, iż sprzedaż powinna być możliwie najkorzystniejsza dla podróżnego.

Do § 26.

W paragrafie tym zebrane są wszystkie postanowienia, dotyczące zwrotu opłat; z tych odmienne od dotychczasowych przepisów są postanowienia zawarte w p. 1 i w p. 7. Według p. 1 podróżny, który z powodu braku miejsca w klasie, odpowiadającej jego biletowi, jechał na wskazanem mu miejscu w klasie niższej, ma prawo żądać za odcinek, który przejechał w klasie niższej, różnicy cen, według zaś punktu 7 można domagać się zwrotu opłaty za przewóz bagażu, jeżeli go wycofano, zanim wysłano ze stacji nadania. Nadmienia się, iż o wszystkie zwroty, traktowane w tym paragrafie, należy się zwracać w drodze reklamacyj do Dyrekcyj kolei żelaznych. Przy zwrotach należy uwzględniać potrącenia, przewidziane w pp. 3, 4 i 7 tego paragrafu. Wreszcie zwraca się uwagę, iż roszczenia o zwrot, oparte na pp. 1, 5 i 7 tego paragrafu wygasają, jeżeli nie zostały zgłoszone do kolei żelaznej w terminie 6 miesięcy po upływie ważności biletu [odmiennie zatem od norm ustanowionych co do wygaśnięcia roszczeń z umowy o przewóz bagażu (§ 44) i co do przedawnienia roszczeń z umowy o przewóz (§ 45)].

Tytuł III. Odpowiedzialność kolei żelaznej. Powództwa. Reklamacje. Postanowienia tego tytułu wzorowane są na postanowieniach R. P. T. Maksymalna kwota odszkodowania za całkowite lub częściowe zaginięcie bagażu wynosi przy udowodnieniu szkody 34 zł za kilogram surowej wagi; jeżeli zaś wysokości szkody nie udowodniono, 17 zł od kilograma surowej wagi zaginionej sztuki. Brakującą sztukę bagażu uważa się za zaginioną po upływie 14 dni od chwili zażądania jej wydania (dotychczas 3 dni).

Tytuł IV. Przechowywanie bagażu — bez zmian.

Tytuł V. Przesyłki eksperesowe. Postanowienia o przesyłkach ekspresowych, zwanych dotychczas przesyłkami nadzwyczajnemi, uregulowane zostały na zupełnie nowych zasadach, odpowiadających sposobowi odprawy takich przesyłek w komunikacjach z kolejami zagranicznemi. W szczególności wprowadzono list ekspresowy, który nadawca ma złożyć stacji do każdej przesyłki ekspresowej.

Formularze listu ekspresowego można nabyć tylko na stacji kolejowej za opłatą, określoną w Taryfie Cz. II.

List ekspresowy składa się z 3-ch części: grzbietu, ceduły i poświadczenia nadania. Części obwiedzione grubemi linjami wypełnia kolej żelazna, pozostałe rubryki nadawca. Wskazówki co do postępowania z listami ekspresowemi zostaną wydane osobno. Zresztą co do wystawiania listu ekspresowego obowiązują przepisy analogiczne do przepisów o listach przewozowych. Także i inne przepisy, jak przepisy o przeszkodach w przewozie, o wydawaniu przesyłek ekspresowych i o przeszkodach w wydaniu, wzorowane są na przepisach R. P. T. Co do opłacania należności przewozowych, wymaga się zawsze uiszczenia należności przy nadaniu, tylko należności i koszty, powstające w drodze, obciążają przesyłkę i są pobierane od odbiorcy.

Odpowiedzialność kolei żel. za całkowite lub częściowe zaginięcie i uszkodzenie przesyłki ekspresowej została unormowana według odnośnych przepisów dla przesyłek towarowych, natomiast co do odpowiedzialności za przekroczenie terminu dostawy stosuje się przepisy o odpowiedzialności za opóźnienie w wydaniu bagażu. Pozatem stosuje się do przesyłek ekspresowych wogóle przepisy o bagażu, o ile Tytuł V o przesyłkach ekspresowych nie zawiera odmiennych postanowień.

Jednocześnie z Regulaminem przewozu osób, bagażu i przesyłek ekspresowych wchodzi w życie nowa Taryfa osobowa, część I, która zawiera Regulamin przewozu wraz z postanowieniami wykonawczemi.

Do tej taryfy zauważa się co następuje:

Taryfa ta tak samo, jak taryfa towarowa, obowiązuje na kolejach państwowych na obszarach Rzeczypospolitej Polskiej i Wolnego Miasta Gdańska, tudzież na kolejach będących w zarządzie P. K. P. na tych obszarach. Wszelkie kwoty wyrażone są w taryfie w dwóch walutach: dla Polski—w walucie złotowej, dla Gdańska — w guldenach gdańskich.

Listy ekspresowe, wysyłane ze stacyj, położonych na obszarze W. M. Gdańska, do stacyj w Polsce, są drukowane w 2-ch językach, t. j. niemieckim i polskim, natomiast ze stacyj polskich do stacyj, położonych na obszarze W. M. Gdańska używa się listu ekspresowego z tekstem polskim.

Komunikacja wewnętrzna towarowa.

Poz. 22. Okólnik Ministerstwa Komunikacji Nr. III/Tg. 13707/28 z dnia 24 października 1928 r. w sprawie unifikacji Taryfy towarowej na obszar Gdański.

Z dniem 1 listopada 1928 r. na koleje, leżące na obszarze W. M. Gdańska, rozciąga się działanie Regulaminów przewozu oraz taryf, obowiązujących na P. K. P.

W zależności od tego w Taryfie towarowej przeprowadza się szereg zmian, mocą których wprowadza się przy przewozach wewnętrznych, pomiędzy stacjami obszaru W. M. Gdańska, oraz przy przewozach pomiędzy temi stacjami, a stacjami kolei, leżących na obszarze Rzeczypospolitej, stosowanie Taryfy towarowej kolei polskich w całym jej zakresie, a więc bez łamania taryfy w punktach rozdzielczych.

W uwzględnieniu, jednak, specjalnych warunków lokalnych zachowuje się odrębny wymiar szeregu opłat miejscowych na terenie Gdańska oraz pobieranie przewoźnego i innych opłat na stacjach obszaru Wolnego Miasta w walucie guldenowej przez przeliczenie złotych według kursu 100 złotych = 58 guldenów. Ponieważ, jednak, na życzenie płacącego należności te pobierać należy na obszarze W. M. Gdańska również w walucie złotowej, przeto dla przeliczenia guldenów na złote ustanawia się kurs 100 guld. = 174 zł.

Zmiany, spowodowane unifikacją Taryfy towarowej, ogłoszone zostały w Nr. 12 Dziennika Taryf i Zarządzeń Kolejowych i są zamieszczone w Dodatku IV do niej, przyczem z powodu tego, że największym przeobrażeniom uległa część V „Taryfy wyjątkowe", dział ten całkowicie przedrukowano, zaś dla orjentacji na marginesie nowej części V oznaczono grubą kreską miejsca, które zmianie uległy.

Przy tej sposobności w Taryfie towarowej wprowadzono pewne zmiany i uzupełnienia, nie będące wynikiem unifikacji taryf na obszarze Gdańskim, ale potrzebę których wskazała praktyka. Do główniejszych takich zmian należą:

We „Wstępie" — zamiana dotychczasowego sposobu obliczania przewoźnego na kol. lok. Tarnów—Szczucin za łączną odległość z P. K. P. przez obliczanie odrębne, ale z pomniejszeniem przewoźnego o jedną opłatę stacyjną.

W p. 100 „Postan. Taryf." rozciągnięcie ulgowego przewozu, stosowanego na kol. lok. Delatyn — Kołomyja — Stefanówka, na przewozy wytłoków buraczanych do stacyj P. K. P. oraz drzewa ze stacyj kołomyjskich kol. lok.

W „Wykazie opłat dodatkowych" skreśla się wszystkie powołania na artykuły Przepisów Przewozowych z uwagi na wprowadzenie z dniem 1 listopada 1928 r. nowego Regulaminu przewozu o innym układzie. Odpowiednie uzupełnienie przeprowadzone będzie w nowem wydaniu Taryfy towarowej.

W „Taryfach wyjątkowych", w t. w. Nr. 11 na przewóz miału, w p. 3 „Warunki stosowania" do liczby nadawców miału włącza się „suszarnie miału".

W t. w. Nr. 34 na przewóz ryżu włącza się z powrotem st. Gdynia, z równoczesnem skreśleniem t. w. XLV, a to z powodu wprowadzenia taryfy polskiej na obszarze W. M. Gdańska, co czyni zbędnem utrzymanie t. w. XLV, wprowadzonej jedynie dla możności obliczania za łączną odległość linij kolejowych na obu obszarach.

W t. w. Nr. 38, Nr. 39 i I, przewidujących zatrzymanie zboża i soli w składach zawozowych, w p. 3 „Warunki stosowania" wprowadza się zdanie, wyjaśniające, iż wywóz ze składów nie może być co do ilości większy, niż przywóz do stacji. W konsekwencji nadawca ma prawo nadać do wywozu ze składu ilości mniejsze, i kolej obowiązana jest zastosować do nich ulgowe warunki taryf wyjątkowych.

W t. w. VII na wywóz cukru wprowadza się zniżkę taryf na odległościach dalszych, celem ułatwienia zbytu dla cukrowni oddalonych od granicy.

W t. w. XXXII na wywóz cynku wyłącza się z działania taryfy kwas siarkowy i siarkawy, a to z powodu braku kwasów tych dla potrzeb krajowych zakładów superfosfatowych i innych.

O powyższem Ministerstwo Komunikacji zawiadamia zainteresowane organy służbowe.

Nr. III/13707/28.

Drukarnia Państwowa Nr. 43331. 9.X.28. 6000.